



EIROPAS KOPIENU KOMISIJA

Briselē, 19.12.2007
COM(2007) 856 galīgā redakcija

2007/0297 (COD)

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA,

**ar ko, īstenojot daļu no Kopienas integrētās pieejas CO₂ emisiju mazināšanai no
vieglajiem automobiļiem, nosaka emisijas standartus jauniem pasažieru automobiļiem**

(iesniegusi Komisija)

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1) PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

- Priekšlikuma pamatojums un mērķi

Iekšējais tirgus ir teritorija bez iekšējām robežām, kurā jānodrošina preču, personu, pakalpojumu un kapitāla brīva aprīte.

ANO Vispārējā konvencijā par klimata pārmaiņām, kuru Eiropas Kopienas vārdā apstiprināja ar Padomes 1993. gada 15. decembra Lēmumu Nr. 94/69/EK, kas attiecas uz ANO Vispārējo konvenciju par klimata pārmaiņām un tās noslēgšanu¹, noteikts, ka visas puses sagatavo un īsteno valsts un attiecīgā gadījumā reģionālās programmas, kuras ietver pasākumus klimata pārmaiņu mazināšanai. Šajā sakarā Komisija 2007. gada janvārī ierosināja, ka ES starptautisko sarunu kontekstā jānosaka mērķis — attīstītajām valstīm līdz 2020. gadam siltumnīcefekta gāzu emisijas samazināt par 30 % (salīdzinot ar 1990. gadu) — un ka ES cieši jāapņemas pastāvīgi līdz 2020. gadam vismaz par 20 % samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas (salīdzinot ar 1990. gadu)². Šo mērķi apstiprināja Padome un Eiropas Parlaments.

No minētajām saistībām izriet, ka visām dalībvalstīm ievērojami jāsamazina arī emisijas no pasažieru automobiļiem. Automobiļi ir svarīga daudzu eiropiešu ikdienas daļa, un automobiļu rūpniecība ir ievērojams daudzu ES reģionu nodarbinātības un izaugsmes pamats. Automobiļu izmantošana arī ievērojami ietekmē klimata pārmaiņas. Pasažieru automobiļu izmantošanas rezultātā rodas emisijas, kas veido 12 % no kopējām ES oglekļa dioksīda (CO₂) emisijām, kas ir galvenā siltumnīcefekta gāze. Transportlīdzekļu dzinēju tehnoloģiju pilnveidošana, jo īpaši efektīva degvielas izmantošana, no 1995. gada līdz 2004. gadam ļāvusi degvielas izmantošanas efektivitāti paaugstināt par 12,4 %. Tomēr uzlabojumi degvielas izmantošanā ir par mazu, lai kompensētu augošo pieprasījumu pēc transporta un automobiļu izmēru. Lai gan no 1990. līdz 2004. gadam ES ir samazinājusi kopējo siltumnīcefekta gāzu (SEG) emisiju par apmēram 5 % un emisijas samazinās nozarēs, kas nav transporta nozares, CO₂ emisijas no autotransporta ir palielinājušās par 26 %. Neskatoties uz ievērojamu transportlīdzekļu dzinēju tehnoloģiju pilnveidošanu un jo īpaši efektīvu degvielas izmantošanu, kas arī mazina CO₂ emisijas, pieprasījums pēc transporta un automobiļu izmērs ir palielinājies un panāktais progress ir pārāk lēns, lai sasniegtu Kopienas mērķi visu jauno automobiļu vidējās emisijas samazināt līdz 120 g CO₂/km.

Šā priekšlikuma mērķis ir nodrošināt pareizu iekšējā pasažieru automobiļu tirgus darbību, paredzot saskaņotus noteikumus, lai līdz 2012. gadam ierobežotu vidējās CO₂ emisijas no visiem jaunajiem automobiļiem Kopienā līdz 130 g CO₂/km. Bez šādas saskaņošanas pastāv liels risks, ka dalībvalstis traucētu iekšējā tirgus darbību ar vienpusējiem centieniem rīkoties, lai panāktu efektīvāku pasažieru automobiļu degvielas izmantošanu un mazinātu CO₂ emisijas. Tā ir daļa no integrētās pieejas, un to papildinās pasākumi, ar ko panāks papildu samazinājumu par 10 g CO₂/km, lai sasniegtu Kopienas mērķi — 120 g CO₂/km —, kas minēts

¹ OV L 33, 7.2.1994., 11. lpp.

² COM(2007) 2.

Paziņojumā COM(2007) 19.

Pieņemot Kopienas mērķus attiecībā uz jauniem pasažieru automobiļiem, jānovērš iekšējā tirgus sadrumstalotība, ko radījusi atšķirīgu pasākumu pieņemšana dalībvalstīs. Lai izpildītu CO₂ samazināšanas prasības, ražotāji, vadoties pēc Kopienas mērķiem, varēs ar lielāku noteiktību un elastīgāk plānot nekā vadoties pēc atsevišķiem valsts samazināšanas mērķiem. Nosakot standartus, ir svarīgi ņemt vērā, kā tas ietekmēs tirgu un ražotāju konkurētspēju, inovāciju stimulēšanu un enerģijas patēriņa mazināšanu. Nosakot šādus standartus, ir svarīgi panākt, lai automobiļu ražotāji visā Eiropā varētu droši plānot.

Regulas mērķis ir dot stimulu automobiļu ražotājiem ieguldīt jaunās tehnoloģijās. Regulā aktīvi veicināta ekoloģiskā inovācija un ņemta vērā turpmāka tehnikas attīstība. Tādējādi tiek sekmēta Eiropas rūpniecības konkurētspēja un kvalitatīvu darbavietu radīšana.

- Vispārīgais konteksts

Komisija 1995. gadā pirmo reizi pieņēma Kopienas stratēģiju, lai samazinātu CO₂ emisijas no automobiļiem. Šīs stratēģijas pamatā ir trīs pīlāri: brīvprātīga transportlīdzekļu nozares pārstāvju apņemšanās samazināt emisijas, uzlabojumi patērētājiem paredzētajā informācijā un fiskāli veicināšanas pasākumi automašīnām ar ekonomisku degvielas patēriņu. Eiropas Autotransporta ražotāju apvienība 1998. gadā apņēmas līdz 2008. gadam samazināt jaunu pārdoto automobiļu vidējo emisijas līdz 140 g CO₂/km un Japānas un Korejas Autotransporta ražotāju apvienības 1999. gadā līdzīgi apņēmas līdz 2009. gadam samazināt jaunu pārdoto automobiļu vidējās emisijas līdz 140 g CO₂/km.

Komisija 2007. gada 7. februārī vienlaicīgi pieņēma divus paziņojumus: paziņojumu par rezultātiem, kas gūti, pārskatot Kopienas stratēģiju pasažieru automobiļu un vieglo kravas automobiļu CO₂ emisiju samazināšanai, un paziņojumu par konkurētspējīgas autobūves nozares tiesisko regulējumu 21. gadsimtam, CARS 21 („paziņojumi”). Paziņojumos uzsvērts, ka, lai gan panākts zināms progress, lai līdz 2008./9. gadam sasniegtu mērķi — 140g CO₂/km —, Kopienas mērķis visu jauno automobiļu vidējās emisijas samazināt līdz 120g CO₂/km netiks sasniegts bez papildu pasākumiem. Tādēļ Komisija ierosināja pieņemt integrēto pieeju, lai sasniegtu Kopienas mērķi, un paziņoja, ka Komisija ierosinās regulējumu, lai, galveno uzmanību pievēršot obligātai CO₂ emisiju samazināšanai, sasniegtu Kopienas mērķi visu jauno automobiļu vidējo emisiju rādītājus samazināt līdz 130 g CO₂/km, uzlabojot transportlīdzekļu dzinēju tehnoloģijas, un ar citiem tehniskiem uzlabojumiem un plašāk lietojot biodegvielu, panākt turpmāku samazinājumu par 10 g CO₂/km vai līdzvērtīgu, ja tehniski tas būs vajadzīgs.

Paziņojumos uzsvērts, ka attiecībā uz jaunu automobiļu vidējiem rādītājiem, nosakot Regulējumu mērķa sasniegšanai jānodrošina, lai emisiju samazināšanas mērķi neietekmētu konkurenci, atbilstu sociālās vienlīdzības principiem, būtu ilgtspējīgi un, ņemot vērā Eiropas autoražotāju daudzveidību, būtu taisnīgi un neradītu nepamatotus konkurences traucējumus autoražošanas nozarē. Regulējumam jābūt saderīgam ar vispārējo mērķi sasniegt ES Kioto mērķus.

Konkurētspējas padome 2007. gada maijā atbalstīja „Komisijas ierosināto integrēto

pieeju, lai samazinātu transportlīdzekļu CO₂ emisijas”, uzsvēra, „ka visām iesaistītajām pusēm jāsniedz ieguldījums, lai mazinātu klimatam kaitīgās emisijas” un „iespēju izveidot rentablu regulatīvo sistēmu, kas par pieņemamu cenu nodrošinātu mobilitāti un palīdzētu saglabāt konkurētspēju transportlīdzekļu rūpniecībā pasaules mērogā”. Vides padome 2007. gada jūnijā neatlaidīgi aicināja „Eiropas Komisiju pēc iespējas drīzāk – un līdz 2007. gada beigām izstrādāt tiesisku regulējumu, kā vieglajām automašīnām samazināt CO₂ emisiju apjomu (...)”.

Abas minētās padomes un Transporta padome 2007. gada jūnijā aicināja „Komisiju izveidot iecerēto sistēmu, lai sasniegtu mērķi attiecībā uz jaunu ES pārdotu automobiļu parka vidējo CO₂ emisiju rādītāju, pamatojoties uz rūpīgu ietekmes novērtējumu un nodrošinot, ka sistēma ir pēc iespējas neitrālāka no konkurences viedokļa, sociāli taisnīga un ilgtspējīga. To būtu jāformulē tā, lai nodrošinātu, ka visi ražotāji palielina centienus padarīt visu transportlīdzekļu ražošanu apkārtējai videi nekaitīgāku, izmantojot rentablus līdzekļus”.

Eiropas Parlamenta 2007. gada 24. oktobra rezolūcijā atzinīgi novērtēts Komisijas plāns ierosināt tiesību aktu un ierosināts noteikt saistošus emisiju mērķus, sākot tos īstenot no 2011. gada, lai veicinātu transportlīdzekļu tehnisku uzlabošanu, nodrošinot, ka tikai ar šiem līdzekļiem 2015. gadā visu jauno vieglo automobiļu vidējais emisiju rādītājs nepārsniegs 125 g CO₂/km. Parlaments ieteica noteikt mazināšanas mērķus pēc robežvērtības, kuru aprēķina, pamatojoties uz balstvirsmu (attālums starp riteņiem x garenbāze). Parlaments arī uzstāja, ka, ņemot vērā ilgtermiņa mērķus, jāspēr nākamais solis: līdz 2020. gadam visu jauno vieglo automobiļu vidējās emisijas nedrīkst pārsniegt 95 g CO₂/km un līdz 2025. gadam — „iespējams, 70 g CO₂/km ar nosacījumu, ka Komisijai jāapstiprina vai jāpārskata ilgtermiņa mērķi ne vēlāk kā līdz 2016. gadam.

Patērētāju rīcība ietekmē kopējās emisijas no pasažieru automobiļiem. Patērētāji jāinformē par jaunu pasažieru automobiļu atbilstību emisiju mērķiem. Komisija pieņems priekšlikumu, ar kuru izdarīs grozījumus, lai sekmētu Efektīvas automobiļu degvielas izmantošanas marķējuma direktīvas 1999/94/EK lietderību. Automobiļu aplikšana ar nodokļiem arī ir spēcīgs instruments, lai ietekmētu patērētāju lēmumu pirkt. Nodokļi, kas diferencēti, lai atbalstītu tādu automobiļu ieviešanu tirgū, kuri efektīvi izmanto degvielu un kuru CO₂ emisijas ir mazas, varētu sekmēt Kopienas mērķa sasniegšanu. Komisija ir iesniegusi priekšlikumu Padomes Direktīvai par nodokļiem, ar kuriem aplik vieglos automobiļus, (COM(2005)261), kas pieļauj šo iespēju prasīt, lai diferencētu nodokli pēc katra automobiļa CO₂ emisijām, tādējādi no 25 % līdz 50 % palielinot ar CO₂ saistītā nodokļa ieņēmumu daļu.

Transporta baltās grāmatas vidusposma pārskatā (COM(2006) 314) atkal tika apstiprināts mērķis aizsargāt vidi un panākt nodrošinātu energoapgādi, uzverot, ka CO₂ emisiju mazināšana ir viens no uzdevumiem.

- Spēkā esošie noteikumi priekšlikuma jomā

Komisijas Ieteikums 1999/125/EK par CO₂ emisiju mazināšanu no pasažieru automobiļiem: <http://ec.europa.eu/environment/co2/99125/en.pdf>.

Komisijas Ieteikums 2000/303/EK par CO₂ emisiju mazināšanu no pasažieru automobiļiem (KARA): <http://ec.europa.eu/environment/co2/00303/en.pdf>.

Komisijas Ieteikums 2000/304/EK par CO₂ emisiju mazināšanu no pasažieru automobiļiem (JARA): <http://ec.europa.eu/environment/co2/00304/en.pdf>.

Eiropas Parlamenta un Padomes Lēmums Nr. 1753/2000/EK, ar ko izveido sistēmu jaunu vieglo automobiļu vidējās īpatnējās CO₂ emisijas monitoringam: http://ec.europa.eu/environment/co2/001753/001753_en.pdf

- **Atbilstība pārējiem ES politikas virzieniem un mērķiem**

Priekšlikums atbilst Lisabonas stratēģijas trim pīlāriem, jo stingrākām prasībām par CO₂ emisijām un efektīvu degvielas izmantošanu jāstimulē jaunu videi draudzīgu tehnoloģiju izstrāde un piemērošana, kas savukārt var stimulēt tehnoloģiju ar lielu pievienoto vērtību un automobiļu eksportu uz jauniem tirgiem, kur ir naftas trūkums, un veicināt jaunu darbvietu radīšanu kvalificētam Eiropas darbaspēkam.

Veicinot ilgtspējīgāku mobilitāti, priekšlikums sekmē arī atjaunināto ilgtspējīgas attīstības stratēģiju, ko Eiropadome pieņēma 2006. gada jūnijā. Darot transportu ilgtspējīgāku, vieglāk būtu sasniegt citus ilgtspējīgas attīstības mērķus. Šī saikne ir jo īpaši cieša starp transportu, klimata pārmaiņām, sabiedrības veselību, dabas resursu saglabāšanu un enerģijas izmantošanu.

2) APSPRIEŠANĀS AR IEINTERESĒTAJĀM PERSONĀM UN IETEKMES NOVĒRTĒJUMS

- **Apspriešanās ar ieinteresētajām personām**

Apspriešanās metodes, galvenās mērķnozares un vispārīgs respondentu raksturojums

No 2005.-2006. gadam Komisija organizēja pirmo publisko apspriešanos internetā, lai gūtu apstiprinājumu iepriekš izdarītajiem paziņojumiem. Atbilstīgi Eiropas Klimata pārmaiņu programmai izveidotā īpašā darba grupa pabeidza šo darbu. Turklāt *CARS 21* ieinteresēto personu grupa pārskatīja vides politikas un CO₂ emisiju ietekmi, lai automobiļu nozarei izstrādātu vispārēju integrētu politikas sistēmu.

Pamatojoties uz šo darbu, kopā ar ārēju pētījumu, kura mērķis bija pētīt iespējamās regulatīvās pieejas CO₂ mazināšanai no vieglajiem automobiļiem, tika organizētas šādas papildu apspriedes:

- No 2007. gada 5. maija līdz 15. jūlijam internetā notika publiska apspriešana tiešsaistē, lai apkopotu visu ieinteresēto personu un sabiedrības pārstāvju viedokļus par pārskatīto CO₂ un automobiļu stratēģiju.

- Komisija noslēdza šo apspriedi internetā, 2007. gada 11. jūlijā organizējot atklātu izskatīšanu, kuras laikā ieinteresētajām personām, uz ko gaidāmie tiesību akti attieksies tieši (autorūpniecība, piegādātāji, vides NVO, sociālie partneri, patērētāji), bija iespēja izteikt savu viedokli.

Atbilžu kopsavilkums un tas, kā tās ņemtas vērā

Informācija, kas iegūta, apspriežoties ar ieinteresētajām personām, ņemta vērā, izstrādājot ierosināto shēmu. Sīkāka informācija par to, kā tas tika panākts, izklāstīta ietekmes novērtējuma ziņojumā, kas pievienots šim priekšlikumam.

Komisija saņēma 2390 atbildes interneta apspriešanās laikā, kas notika no 2007. gada maija līdz jūlijam. Tās rezultāti ir pieejami šādā tīmekļa vietnē: http://ec.europa.eu/reducing_co2_emissions_from_cars/index_en.htm, un to kopsavilkums kopā ar visa ziņojuma par atklāto izskatīšanu kopsavilkumu ir iekļauts priekšlikumam pievienotā ietekmes novērtējuma pielikumā.

- **Ekspertu atzinumu pieprasīšana un izmantošana**

Zinātnes nozares un specializācijas jomas

1) Automobiļu rūpniecības speciālisti, tostarp ražotāji, un 2) neatkarīgi konsultanti modelēšanā (sīkāku informāciju par atsaucēm un apsvērumiem, izvēloties modelēšanas metodi, sk. šim priekšlikumam pievienotā ietekmes novērtējuma I pielikumu).

Izmantotās metodes

Modelēšana ar matemātiskiem modeļiem un aprēķini, kas veikti izmantojot statistikas datus.

Galvenās organizācijas un eksperti, no kuriem pieprasīja atzinumus

Publiskā sektora iestādes, rūpnieku apvienības, tirdzniecības organizācijas, vides organizācijas un neatkarīgi konsultanti.

Saņemto un izmantoto atzinumu kopsavilkums

Neatkarīga konsultanta ieteikumi ņemti vērā, novērtējot, kādas sekas būs, ja izmantos kādu no vairākiem politiskiem risinājumiem, lai sasniegtu priekšlikuma mērķus. Šo iespējamo risinājumu sekas raksturotas priekšlikumam pievienotajā ietekmes novērtējumā.

Ekspertu atzinumu publiskošanai izmantotie līdzekļi

Pētījums, kas veikts, lai pamatotu ietekmes novērtējumu, kopā ar pirms tam veikto un ar to saistīto darbu būs pieejams šādās tīmekļa vietnēs: http://ec.europa.eu/environment/co2/co2_studies.htm

http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/index_en.htm

- **Ietekmes novērtējums**

Ietekmes novērtējumā izskatītas trīs galvenās iespējas.

Pirmais izskatītais iespējamais risinājums bija noteikt vienu un to pašu vidējo CO₂ emisiju ierobežojumu visiem ražotāju jaunajiem automobiļiem 2012. gadā, proti, mērķi vidējās emisijas no visiem jaunajiem automobiļiem samazināt līdz 130 g CO₂/km.

Otrais izskatītais iespējamais risinājums bija definēt lineāru CO₂ robežvērtību līkni, kurai jāpanāk atbilstība attiecībā uz konkrētu automobili, kā tā lietderības funkciju (masa vai balstvirsmas) tā, lai 2012. gadā sasniegtu mērķi samazināt vidējās emisijas no visiem jaunajiem automobiļiem līdz 130 g CO₂/km.

Trešais iespējamais risinājums bija prasīt, lai ražotāji panāktu noteiktu procentuālu samazinājumu, kas atbilst samazinājumam, kurš vajadzīgs, lai 2012. gadā sasniegtu mērķi — 130 g CO₂/km — salīdzinājumā ar situāciju 2006. gadā.

Attiecībā uz visām trim iespējām tika apsvērti elastīguma nodrošināšanas mehānismi, tostarp vidējo rādītāju noteikšana, apvienošanās grupās un emisiju tirdzniecība ražotāju starpā. Tika pētīti dažādi atbilstības ievērošanas mehānismi. Iespējamā ekonomiskā ietekme, sociālā ietekme un ietekme uz vidi tika rūpīgi apsvērta.

Sīki izstrādātais iespēju novērtējums ir izklāstīts priekšlikumam pievienotajā ietekmes novērtējumā, kas būs pieejams šādās tīmekļa vietnēs:
http://ec.europa.eu/environment/co2/co2_home.htm un
http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/index_en.htm.

3) PRIEKŠLIKUMA JURIDISKIE ASPEKTI

• Ierosināto pasākumu kopsavilkums

Šā priekšlikuma mērķis ir nodrošināt pareizu iekšējā pasažieru automobiļu tirgus darbību, no 2012. gadam nodrošinot, ka vidējās īpatnējās CO₂ emisijas no jaunajiem automobiļiem Kopienā nepārsniedz 130 g CO₂/km.

Galvenie priekšlikuma aspekti ir šādi.

- Priekšlikumu piemēros M₁ kategorijas automobiļiem (pasažieru automobiļiem).

- Priekšlikumā noteikti mērķi attiecībā uz īpatnējām CO₂ emisijām no jauniem automobiļiem Kopienā, kas izteiktas kā to masas funkcija.

- Priekšlikumā noteikti mērķi, kas no 2012. gada obligāti jāsasniedz attiecībā uz īpatnējām CO₂ emisijām no pasažieru automobiļiem. Mērķus piemēro attiecībā uz vidējām īpatnējām CO₂ emisijām, kas izteiktas g/km, no visu ražotāju jaunajiem automobiļiem, kuri reģistrēti ES katru kalendāro gadu. Ražotāji var apvienoties grupā, lai sasniegtu mērķus. Ja viens vai vairāki ražotāji apvienojas grupā, to uzskata par vienu ražotāju, lai varētu noteikt, vai tas sasniedzis mērķus.

- Dalībvalstīm jāvāc dati par jauniem automobiļiem, kas reģistrēti to teritorijā, un jāpaziņo šie dati Komisijai, lai novērtētu atbilstību mērķiem.

- Ražotājiem, kas nebūs sasnieguši mērķi, sākot ar 2012. gadu, par katru kalendāro gadu būs jāizdara maksājums par pārsniegtajām emisijām. Minēto maksu aprēķinās, reizinot g CO₂/km skaitlisko vērtību, par kādu ražotājs pārsniedzis emisiju mērķi, ar pirmo reizi reģistrēto automobiļu skaitu un ar skaitlisko vērtību, kāda ir konkrētajā gadā noteiktajam sodam par pārsniegtajām emisijām. Sods par pārsniegtajām emisijām būs 20 euro par emisijām 2012. gadā, 35 euro par emisijām 2013. gadā, 60 euro par emisijām 2014. gadā un 95 euro par emisijām 2015. gadā un turpmākajos gados.

- Mērķi šajā regulā ir noteikti, pamatojoties uz labākajām pašlaik pieejamām atziņām jo īpaši par iespējamām tendencēm, kas attiecībā autonomo masas palielinājumu līdz 2012. gadam būs vērojamas visiem automobiļiem.

- **Juridiskais pamats**

EK līguma 95. pants ir atbilstīgs juridisks pamats, jo ir jānodrošina vienādas iespējas visiem iekšējā tirgus dalībniekiem, vienlaikus nodrošinot augsta līmeņa veselības un vides aizsardzību.

- **Subsidiaritātes princips**

Subsidiaritātes principu piemēro, ciktāl priekšlikums neskar ekskluzīvu Kopienas kompetences jomu.

Dalībvalstis nevar pietiekami sasniegt priekšlikuma mērķus šādu iemeslu dēļ.

Vajadzība izvairīties no šķēršļu radīšanās vienotajam tirgum, klimata pārmaiņu ietekmes starptautiskais raksturs un ievērojamās atšķirības vidējās īpatnējās CO₂ emisijās, ko jauniem pasažieru automobiļiem noteikušas valstis: vidējo CO₂ emisiju no jauniem automobiļiem monitorings, liecina, ka emisijas no visiem jaunajiem automobiļiem katra valsts ir noteikusi savādākas (2006. gadā emisijas no jauna automobiļa, kas pārdots Portugālē, ir vidēji 144 g CO₂/km, salīdzinot ar 187 g CO₂/km Zviedrijā), un tādējādi dalībvalstis nespētu īstenot valsts pasākumus, lai panāktu, ka vidējās emisijas ir 130 g CO₂/km.

Kopienai rīkojoties, priekšlikuma mērķi tiktu sasniegti ātrāk šādu iemeslu dēļ.

Pieņemot tiesību aktus Kopienas mērogā, vislabāk var panākt saskaņotu rīcību, lai mazinātu pasažieru automobiļu ietekmi uz klimatu. CO₂ emisiju no automobiļiem mērķus pieņemot Kopienas mērogā, netiktu sadrumstalots iekšējais tirgus un tiktu nodrošināts lielāks elastīgums ražotājiem, ciktāl tas skar noteikto CO₂ samazinājumu īstenošanu attiecībā uz visiem jaunajiem automobiļiem Kopienā, nekā tad, ja būtu īpašas stratēģijas īpašiem valsts samazinājumu mērķiem.

Kopienai ir ilgā laika īstenojams mērķis mazināt vidējās CO₂ emisijas no jauniem automobiļiem Kopienā, un Parlaments ir aicinājis Komisiju iesniegt tiesību akta priekšlikumu par šo jautājumu.

Priekšlikuma darbības joma ir tikai noteikt ražotājiem mērķi visu jauno automobiļu vidējās emisijas samazināt līdz 130 g CO₂/km, priekšlikuma darbības jomā nav papildu pasākumu (reklāmas prasības, fiskālie stimuli), ko dalībvalstis varētu veikt un kas varētu palīdzēt sasniegt kopējo mērķi samazināt CO₂ emisijas no automobiļiem, lai gan vieni paši tie nebūtu pietiekami, lai sasniegtu mērķi — 130 g CO₂/km.

Tādējādi priekšlikumā ņemts vērā subsidiaritātes princips.

- **Proporcionalitātes princips**

Priekšlikums atbilst proporcionalitātes principam šādu iemeslu dēļ.

Tajā paredzēts tikai tas, kas vajadzīgs, lai sasniegtu mērķi nodrošināt pareizu iekšējā tirgus darbību, vienlaikus panākot augsta līmeņa vides aizsardzību.

Priekšlikumā ir ievērots proporcionālītātes princips attiecībā uz kopējo ES mērķi sasniegt ES Kioto mērķus un noteikts, ka emisiju samazināšanas mērķi neietekmē konkurenci, atbilst sociālās vienlīdzības principiem, ir ilgtspējīgi un, ņemot vērā Eiropas autoražotāju daudzveidību, ir taisnīgi un nerada nepamatotus konkurences traucējumus automobiļu ražotāju starpā.

Priekšlikums sagatavots, pamatojoties uz jau esošu monitoringa shēmu, ko izveidoja agrāk, lai sekotu CO₂ un automobiļu stratēģijas īstenošanai.

- **Juridisko instrumentu izvēle**

Ierosinātais instruments: regula.

Citi būtu nelietderīgi šādu iemeslu dēļ.

Regula ir vajadzīga, jo brīvprātīgas automobiļu rūpniecības pārstāvju saistības tika uzskatītas par neatbilstīgām, lai panāktu turpmāku progresu, kas ir daļa no pārskatītās CO₂ un automobiļu stratēģijas (regulējums, ar īsteno integrēto pieeju).

Regula tiek uzskatīta par atbilstīgu juridisku instrumentu, kas nodrošina vajadzīgās atbilstības garantijas, neprasot transponēšanu dalībvalstu tiesību aktos. Kopienas mērķis attiecas uz visu Kopienu. Tādēļ jānodrošina, lai visās dalībvalstīs būtu vienota pieeja. Turklāt saskaņota pieeja vajadzīga, lai nerastos konkurences traucējumi, kas var ietekmēt iekšējo tirgu.

4) IETEKME UZ BUDŽETU

Priekšlikuma īstenošanai pēc tā pieņemšanas būs vajadzīgi ES resursi, lai veiktu pietiekamu monitoringu par ražotāju darbību attiecībā pret CO₂ samazināšanas mērķiem un attiecīgā gadījumā iekasētu tiesību aktos paredzēto maksu par pārsniegtajām emisijām, kuru ieskaitīs kopējā ES budžetā.

5) PAPILDU INFORMĀCIJA

- **Spēkā esošo tiesību aktu atcelšana**

Priekšlikuma pieņemšanas rezultātā tiks atcelts spēkā esošs tiesību akts.

- **Pārbaude, pārskatīšana un turpināmība**

Priekšlikumā paredzēta arī pārbaudes klauzula.

- **Eiropas Ekonomikas zona**

Tā kā šis tiesību akta priekšlikums ir nozīmīgs Eiropas ekonomikas zonai, tas jāpiemēro EEZ.

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA,

ar ko, īstenojot daļu no Kopienas integrētās pieejas CO₂ emisiju mazināšanai no vieglajiem automobiļiem, nosaka emisijas standartus jauniem pasažieru automobiļiem

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu un jo īpaši tā 95. pantu,

ņemot vērā Komisijas priekšlikumu³,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu⁴,

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu⁵,

saskaņā ar Līguma 251. pantā noteikto procedūru⁶,

tā kā:

- (1) Šīs regulas mērķis ir noteikt emisiju standartus jauniem pasažieru automobiļiem, kas reģistrēti Kopienā, tādējādi nodrošinot pareizu iekšējā tirgus darbību un īstenojot daļu no Kopienas integrētās pieejas CO₂ emisiju mazināšanai no vieglajiem automobiļiem.
- (2) Iekšējais tirgus ir teritorija bez iekšējām robežām, kurā jānodrošina preču, personu, pakalpojumu un kapitāla brīva aprīte. Automobiļu nozarē Kopiena ir izveidojusi iekšējo tirgu, kas labi darbojas un ir drošs pamats netraucētai tirdzniecībai ar autorūpniecības ražojumiem Kopienā. CO₂ emisiju mērķi jānosaka, lai izvairītos no atšķirīgām prasībām dalībvalstu starpā, nezaudētu iekšējā tirgū sasniegto un nodrošinātu pasažieru automobiļu brīvu aprīti Kopienā, vienlaikus nodrošinot augsta līmeņa vides aizsardzību.
- (3) ANO Vispārējā konvencijā par klimata pārmaiņām, kuru Eiropas Kopienas vārdā apstiprināja ar Padomes 1993. gada 15. decembra Lēmumu Nr. 94/69/EK, kas attiecas uz ANO Vispārējo konvenciju par klimata pārmaiņām un tās noslēgšanu⁷, noteikts, ka visas puses sagatavo un īsteno valsts un attiecīgā gadījumā reģionālās programmas, kuras ietver pasākumus klimata pārmaiņu mazināšanai. Šajā sakarā Komisija 2007. gada janvārī ierosināja, ka ES starptautisko sarunu kontekstā jānosaka mērķis —

³ OV C [...], [...], [...]. lpp.

⁴ OV C [...], [...], [...]. lpp.

⁵ OV C [...], [...], [...]. lpp.

⁶ OV C [...], [...], [...]. lpp.

⁷ OV L 33, 7.2.1994., 11. lpp.

attīstītajām valstīm līdz 2020. gadam siltumnīcefekta gāzu emisijas samazināt par 30 % (salīdzinot ar 1990. gadu) — un ka ES cieši jāapņemas patstāvīgi līdz 2020. gadam vismaz par 20 % samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas (salīdzinot ar 1990. gadu)⁸. Šo mērķi apstiprināja Padome un Eiropas Parlaments.

- (4) No minētajām saistībām izriet, ka visām dalībvalstīm ievērojami jāsamazina arī emisijas no pasažieru automobiļiem. Lai panāktu vajadzīgos būtiskos samazinājumus, politika un pasākumi jāīsteno dalībvalstu un Kopienas mērogā ne tikai automobiļu rūpniecības un enerģētikas nozarē, bet arī visās Kopienas tautsaimniecības nozarēs. Autotransporta nozare ir otra lielākā siltumnīcefekta gāzu radītāja ES, un tās radītās emisijas turpina palielināties. Ja autotransporta nozares ietekme uz klimata pārmaiņām turpinās palielināties, ļoti ievērojami tiktu mazināti tie panākumi, kas cīņā ar klimata pārmaiņām gūti citās nozarēs, samazinot emisijas.
- (5) Pieņemot Kopienas mērķus attiecībā uz jauniem pasažieru automobiļiem, jānovērš iekšējā tirgus sadrumstalotība, ko radījusi atšķirīgu pasākumu pieņemšana dalībvalstīs. CO₂ samazināšanas prasību izpildē vadoties pēc Kopienas mērķiem, ražotāji varēs plānot ar lielāku noteiktību un elastīgāk, nekā vadoties pēc atsevišķiem valsts samazināšanas mērķiem. Nosakot emisiju standartus, ir svarīgi ņemt vērā, kā tie ietekmēs tirgus un ražotāju konkurētspēju, uzņēmējdarbības tiešās un netiešās izmaksas un arvien lielāko labumu, ko gūs, stimulējot inovāciju un samazinot enerģijas patēriņu.
- (6) Šī regulas pamatā ir Eiropas mērogā vispāratzīts automobiļu ražotāju CO₂ emisiju mērīšanas un monitoringa process, kurš atbilst Eiropas Parlamenta un Padomes 2000. gada 22. jūnija Lēmumam Nr. 1753/2000/EK, ar ko izveido sistēmu jaunu vieglo automobiļu vidējās īpatnējās CO₂ emisijas monitoringam⁹, un ir svarīgi, lai, nosakot CO₂ emisiju mazināšanas prasības, automobiļu ražotājiem visā Kopienā arī turpmāk būtu iespēja prognozēt un droši plānot par visiem jaunajiem automobiļiem Kopienā.
- (7) Komisija 1995. gadā pieņēma Kopienas stratēģiju automobiļu CO₂ emisiju samazināšanai¹⁰. Šīs stratēģijas pamatā ir trīs pīlāri: brīvprātīga automobiļu nozares pārstāvju apņemšanās samazināt emisijas, uzlabojumi patērētājiem paredzētajā informācijā un fiskāli veicināšanas pasākumi automobiļiem ar ekonomisku degvielas patēriņu.
- (8) Eiropas Autotransporta ražotāju apvienība (EARA) 1998. gadā apņēmas līdz 2008. gadam samazināt pārdoto jauno automobiļu vidējo emisiju rādītāju līdz 140 g CO₂/km un Japānas Autotransporta ražotāju apvienība (JARA) un Korejas Autotransporta ražotāju apvienība (KARA) 1999. gadā apņēmas līdz 2009. gadam samazināt pārdoto jauno automobiļu vidējās emisijas līdz 140 g CO₂/km. Šīs saistības tika atzītas ar Komisijas 1999. gada 5. februāra Ieteikumu 1999/125/EK par CO₂ emisiju mazināšanu no pasažieru automobiļiem¹¹ (EARA), Komisijas 2000. gada 13. aprīļa Ieteikumu 2000/303/EK par CO₂ emisiju mazināšanu no pasažieru

⁸ COM(2007) 2.

⁹ OV L 202, 10.8.2000., 1. lpp.

¹⁰ COM(95) 689 galīgā redakcija.

¹¹ C(1999) 107, OV L 40, 13.2.1999. 49. lpp.

automobiļiem (KARA)¹² un Komisijas 2000. gada 13. aprīļa Ieteikumu 2000/304/EK par CO₂ emisiju mazināšanu no pasažieru automobiļiem (JARA)¹³.

- (9) Komisija 2007. gada 7. februārī vienlaicīgi pieņēma divus paziņojumus: Rezultāti, kas gūti, pārskatot Kopienas stratēģiju pasažieru automobiļu un vieglo kravas automobiļu CO₂ emisiju samazināšanai¹⁴ un Konkurētspējīgas autobūves nozares tiesiskais regulējums 21. gadsimtam, CARS 21¹⁵. Paziņojumos uzsvērts, ka panākts progress, lai līdz 2008./2009. gadam sasniegtu mērķi — 140 g CO₂/km —, un ka Kopienas mērķis — 120 g CO₂/km — netiks sasniegts bez papildu pasākumiem.
- (10) Komisija ierosināja integrētu pieeju, lai līdz 2012. gadam sasniegtu Kopienas mērķi — 120 g CO₂/km —, un paziņoja, ka Komisija ierosinās regulējumu, lai, galveno uzmanību pievēršot obligātai CO₂ emisiju samazināšanai, sasniegtu Kopienas mērķi visu jauno automobiļu vidējo emisiju rādītājus samazināt līdz 130 g CO₂/km, uzlabojot transportlīdzekļu dzinēju tehnoloģijas. Atbilstīgi ražotāju brīvprātīgas apņemšanās pieejai tas attiecas uz elementiem, ko ņem vērā, mērot pasažieru automobiļu CO₂ emisijas saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 20. jūnija Regulu (EK) Nr. 715/2007 par tipa apstiprinājumu mehāniskiem transportlīdzekļiem attiecībā uz emisijām no vieglajiem pasažieru un komerciālajiem transportlīdzekļiem (Euro 5 un Euro 6) un par piekļuvi transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai¹⁶. Ar citiem tehniskiem uzlabojumiem un plašāku biodegvielas izmantošanu panāks turpmāku samazinājumu par 10 g CO₂/km vai līdzvērtīgu, ja tehniski tas būs vajadzīgs. Turklāt patērētāju rīcība ietekmē kopējo emisiju daudzumu no pasažieru automobiļiem, un tādēļ patērētāji jāinformē par jaunu pasažieru automobiļu atbilstību emisiju mērķiem, kas noteikti šajā regulā.
- (11) Attiecībā uz jaunu automobiļu vidējiem radītājiem, nosakot regulējumu mērķa sasniegšanai, jānodrošina, lai emisiju samazināšanas mērķi neietekmētu konkurenci, atbilstu sociālās vienlīdzības principiem, būtu ilgtspējīgi un, ņemot vērā Eiropas autoražotāju daudzveidību, būtu taisnīgi un neradītu nepamatotus konkurences traucējumus autoražošanas nozarē. Regulējumam jābūt saderīgam ar vispārējo mērķi sasniegt ES Kioto mērķus, un tas jāpapildina ar citiem tādiem instrumentiem, kas vairāk saistīti ar izmantošanu, kā automobiļu un enerģijas nodokļu diferencēšana.
- (12) Lai saglabātu automobiļu tirgus dažādību un tā spēju apmierināt dažādu patērētāju vajadzības, CO₂ mērķi attiecībā uz pasažieru automobiļiem jānosaka kā lineāra automobiļu lietderības funkcija. Lai raksturotu šo lietderību, visatbilstīgākais parametrs ir masa, jo tā dod pietiekamu priekšstatu par pašreizējām emisijām, tādējādi ļaujot noteikt reālistiskākus un konkurenci neietekmējošus mērķus, un dati par masu ir pieejami uzreiz. Tomēr jāapkopo dati par alternatīvu lietderības parametru, kas ir balstvirsmā (attālums starp riteņiem x garenbāze), lai pieeju, kuras pamatā ir lietderības noteikšana, varētu novērtēt ilgākā laikposmā. Nosakot mērķus, jāņem vērā paredzamās jaunu automobiļu masas tendences līdz 2012. gadam un jānovērš iespējamais stimulants palielināt transportlīdzekļa masu, tikai lai izmantotu to, ka CO₂ mazināšanas mērķis tādējādi palielinās. Tādēļ, nosakot mērķus 2012. gadam, turpmāk

¹² C(2000) 803, OV L 100, 20.4.2000., 55. lpp.

¹³ C(2000) 801, OV L 100, 20.4.2000., 57. lpp.

¹⁴ COM(2007) 19 galīgā redakcija.

¹⁵ COM(2007) 22 galīgā redakcija.

¹⁶ OV L 171, 29.6.2007., 1. lpp.

jāņem vērā iespējamā autonomā masas palielinājuma tendence transportlīdzekļiem, ko ražo ražotāji un ko pārdod ES tirgū. Visbeidzot, mērķu diferencēšanai jāsekmē visu kategoriju automobiļu emisiju samazinājumi, vienlaikus atzīstot, ka lielākus emisiju samazinājumus var panākt smagākiem automobiļiem.

- (13) Regulas mērķis ir dot stimulu automobiļu ražotājiem ieguldīt jaunās tehnoloģijās. Ar regulu tiek aktīvi veicināta ekoloģiskā inovācija, un tajā ņemta vērā turpmāka tehnikas attīstība. Tādējādi tiek sekmēta Eiropas rūpniecības konkurētspēja un kvalitatīvu darbavietu radīšana.
- (14) Lai panāktu atbilstību pieejai, kas pieņemta atbilstīgi Komisijas CO₂ un automobiļu stratēģijai jo īpaši saistībā ar ražotāju apvienību brīvprātīgu apņemšanos, mērķis jānosaka attiecībā uz jauniem pasažieru automobiļiem, kas pirmo reizi reģistrēti Kopienā un kas (izņemot uz laiku, lai izvairītos no ļaunprātīgas izmantošanas) iepriekš nav reģistrēti ārpus tās.
- (15) Ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 5. septembra Direktīvu 2007/46/EK, ar ko izveido sistēmu mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju, kā arī tādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību apstiprināšanai¹⁷, izveidoja saskaņotu regulējumu, kurš ietver administratīvus noteikumus un vispārējas tehniskas prasības, visu tādu jaunu transportlīdzekļu apstiprināšanai, uz ko tā attiecas. Tiesību subjektam, kas atbild par minētās direktīvas ievērošanu, jābūt tam pašam tiesību subjektam, kurš atbild par visiem tipa apstiprināšanas procesa aspektiem atbilstīgi minētajai regulai un par ražojumu atbilstības nodrošināšanu.
- (16) Šīs regulas darbības jomā nav jāiekļauj speciālie transportlīdzekļi, uz ko attiecas īpašas tipa apstiprināšanas prasības, tostarp transportlīdzekļi, kuri atbilstīgi Kopienas politikai par palīdzību invalīdiem būvēti komerciāliem mērķiem, lai tajos varētu lietot ratiņkrēslus.
- (17) Ražotājiem jābūt iespējai pielāgoties, un tiem jāļauj pieņemt lēmumus, kā sasniegt mērķus saskaņā ar šo regulu, un vai nu ievērot tikai vidējo kopējo emisiju rādītāju par visiem jaunajiem automobiļiem, vai arī sasniegt CO₂ mērķus attiecībā uz katru atsevišķu automobili. Tādēļ no ražotājiem jāprasa nodrošināt, lai visu jaunu vieglo automobiļu, kas reģistrēti Kopienā un par ko tie ir atbildīgi, vidējās īpatnējās CO₂ emisijas nepārsniedz vidējo emisiju mērķi, kas noteikti minētajiem automobiļiem.
- (18) Lai ražotāji varētu pielāgoties, tie var atklāti, pārredzami un bez diskriminācijas vienoties par grupas izveidošanu, lai sasniegtu savus mērķus, uz ko attiecas šis priekšlikums. Vienošanās par grupas izveidošanu termiņš nedrīkst pārsniegt piecus gadus, bet to var pagarināt. Ja ražotāji apvienojas grupā, uzskata, ka ražotāji ir sasnieguši mērķus atbilstīgi šai regulai, ja visas grupas vidējās emisijas nepārsniedz grupas emisiju mērķus.
- (19) Vajadzīgs vienkāršs atbilstības ievērošanas mehānisms, lai nodrošinātu, ka šīs regulas mērķi tiek sasniegti.

¹⁷ OV L 263, 9.10.2007., 1. lpp.

- (20) Īpatnējās CO₂ emisijas no jauniem pasažieru automobiļiem mēra pēc Kopienā saskaņotas metodikas, kas izklāstīta Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (EK) Nr. 715/2007. Lai iespējami samazinātu shēmas administratīvo slogu, atbilstību shēmai mēra, atsaucoties uz tādiem datiem par jaunu automobiļu reģistrāciju Kopienā, ko apkopojušas dalībvalstis un kas paziņoti Komisijai. Lai nodrošinātu konsekveni attiecībā uz datiem, kas izmantoti atbilstības novērtēšanai, iespējami vairāk jāsaskaņo noteikumi par šo datu apkopošanu un paziņošanu.
- (21) Direktīvā 2007/46/EK paredzēts, ka ražotājiem jāizdod atbilstības sertifikāts, kam jābūt pievienotam katram jaunam pasažieru automobilim, un ka dalībvalstīm jaunu pasažieru automobiļi jāatļauj reģistrēt un nodot ekspluatācijā tikai, ja tam ir derīgs atbilstības sertifikāts. Dalībvalstu apkopotajiem datiem jāatbilst datiem atbilstības sertifikātā, ko ražotājs izdevis pasažieru automobilim.
- (22) Tas, kā ražotājs ievēro mērķus saskaņā ar šo regulu, jānovērtē Kopienas līmenī. Ražotāji, kam vidējās īpatnējās CO₂ emisijas pārsniedz ar šo regulu atļautās emisijas, sākot ar 2012. gada, par katru kalendāro gadu maksā par pārsniegtajām emisijām. Šai maksai jāmainās kā funkcijai atkarībā no tā, cik lielā mērā ražotāji atkāpjas no sava mērķa. Tai ar laiku jāklūst lielākai. Lai pietiekami stimulētu tādu pasākumu pieņemšanu, kuru mērķis ir samazināt pasažieru automobiļu īpatnējās CO₂ emisijas, maksai jāatbilst tehnoloģiju izmaksām. Maksas par pārsniegtajām emisijām jāuzskata par Eiropas Savienības budžeta ieņēmumiem.
- (23) Šī regula neierobežo Kopienas konkurences noteikumu pilnīgu piemērošanu.
- (24) Ņemot vērā, ka CO₂ emisiju mazināšana jau sākotnēji izvēlēta par prioritāti, šīs regulas īstenošana Kopienas mērogā jāatbalsta ar pašreizējo Finanšu instrumentu videi (LIFE+) atbilstīgi noteikumiem un nosacījumiem, ko piemēro, īstenojot Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 23. maija Regulu (EK) Nr. 614/2007 par finanšu instrumentu videi (LIFE+)¹⁸.
- (25) Šīs regulas īstenošanai vajadzīgie pasākumi jāpieņem saskaņā ar Padomes 1999. gada 28. jūnija Lēmumu 1999/468/EK, ar ko nosaka Komisijai piešķirto ieviešanas pilnvaru īstenošanas kārtību¹⁹.
- (26) Konkrēti, Komisijai jādod pilnvaras grozīt monitoringa un ziņošanas prasības, ņemot vērā pieredzi šīs regulas piemērošanā, lai noteiktu metodes maksas iekasēšanai par pārsniegtajām emisijām un lai pieņemtu sīki izstrādātus noteikumus nolūkā uzlabot īpašo atkāpi neatkarīgiem mazu sēriju ražotājiem. Tā kā šie pasākumi ir vispārēji un ir paredzēti, lai grozītu šīs regulas nebūtiskus elementus un papildinātu šo regulu, pievienojot jaunus nebūtiskus elementus, tie jāpieņem saskaņā ar regulatīvo kontroles procedūru, kas noteikta Lēmuma 1999/468/EK 5.a pantā.
- (27) Vienkāršības un lielākas juridiskas skaidrības labad jāatceļ Lēmums 1753/2000/EK.
- (28) Tā kā ierosinātās darbības mērķi nevar sasniegt, dalībvalstīm darbojoties atsevišķi, un piedāvātās darbības apjoma un rezultātu dēļ to var labāk sasniegt Kopienas mērogā,

¹⁸ OV L 149, 9.6.2007., 1. lpp.

¹⁹ OV L 184, 17.7.1999., 23. lpp. Lēmumā grozījumi izdarīti ar Lēmumu 2006/512/EK (OV L 200, 22.7.2006., 11. lpp.).

Kopiena var paredzēt pasākumus saskaņā ar Līguma 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šajā regulā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi šā mērķa sasniegšanai,

IR PIENĒMUŠI ŠO REGULU.

1. pants

Priekšmets un mērķi

Ar šo regulu nosaka CO₂ emisiju prasības jauniem pasažieru automobiļiem, lai nodrošinātu pareizu iekšējā tirgus darbību un sasniegtu kopējo ES mērķi samazināt jauno automobiļu vidējo emisiju rādītāju līdz 120 g CO₂/km. Šajā regulā paredzēts, ka, uzlabojot transportlīdzekļu dzinēju tehnoloģijas, visu jauno automobiļu vidējās emisijas būs 130 g CO₂/km, ko nosaka atbilstīgi Regulai (EK) Nr. 715/2007 un tās īstenošanas pasākumiem. Šai regulai sekos papildu pasākumi, lai panākt papildu samazinājumu par 10 g CO₂/km, kas ir daļa no Kopienas integrētās pieejas.

2. pants

Darbības joma

1. Šī regula attiecas uz M₁ kategorijas mehāniskajiem transportlīdzekļiem, kas definēti Direktīvas 2007/46/EK II pielikumā, kuru atsaucē masa nepārsniedz 2610 kg, un transportlīdzekļiem, uz ko tipa apstiprinājumu var attiecināt atbilstīgi Regulas (EK) Nr. 715/2007 2. panta 2. punktam (pasažieru automobiļi), kuri pirmo reizi reģistrēti Kopienā un kuri iepriekš nav reģistrēti ārpus Kopienas (jauni pasažieru automobiļi).
2. Neņem vērā iepriekšēju reģistrāciju ārpus Kopienas, ja tā notikusi mazāk nekā trīs mēnešus pirms reģistrācijas Kopienā.
3. Šī regula neattiecas uz speciālajiem transportlīdzekļiem, kas definēti Direktīvas 2007/46/EK II pielikuma A daļas 5. punktā.

3. pants

Definīcijas

1. Šajā regulā izmanto šādas definīcijas:
 - (a) „vidējās īpatnējās CO₂ emisijas” attiecībā uz ražotāju ir visu to jauno pasažieru automobiļu vidējās īpatnējās CO₂ emisijas, kuriem tas ir ražotājs;
 - (b) „atbilstības sertifikāts” ir Direktīvas 2007/46/EK 18. pantā minētais sertifikāts²⁰;
 - (c) „ražotājs” ir persona vai organizācija, kas atbilstīgi Direktīvai 2007/46/EK atskaitās apstiprinātājai iestādei par visiem EK tipa apstiprināšanas procedūras aspektiem un par ražojumu atbilstības nodrošināšanu;

²⁰ OV L 263, 9.10.2007., 1. lpp.

- (d) „masa” ir pašmasa automobilim ar virsbūvi tehniskā kārtībā, un tā ir norādīta atbilstības sertifikātā un definēta Direktīvas 2007/46/EK I pielikuma 2.6 punktā;
 - (e) „Īpatnējās CO₂ emisijas” ir pasažieru automobiļa CO₂ emisijas, kas izmērītas atbilstīgi Regulai (EK) Nr. 715/2007 un atbilstības sertifikātā norādītas kā CO₂ masas emisija (jauktā režīmā);
 - (f) „Īpatnējo emisiju mērķis” attiecībā uz ražotāju ir katra jauna pasažieru automobiļa, kam tas ir ražotājs, vidējās īpatnējās CO₂ emisijas, kuras atļautas atbilstīgi I pielikumam, vai, ja saskaņā ar 9. pantu ražotājam piešķir atkāpi, īpatnējās CO₂ emisijas, kas atļautas atbilstīgi minētajai atkāpei;
2. Šajā regulā ražotājus uzskata par saistītiem, ja tie ir saistīti uzņēmumi. „Saistīti uzņēmumi” ir
- (a) uzņēmumi, no kuriem vienam, kas ir viena vai vairāku uzņēmumu līguma puse, tieši vai netieši
 - i) ir vairāk nekā puse balsu vai
 - ii) ir tiesības iecelt vairāk nekā pusi no uzraudzības padomes, valdes vai likumīgajiem pārstāvjiem, vai
 - iii) ir tiesības vadīt uzņēmuma darījumus;
 - (b) uzņēmumi, kuriem attiecībā uz kādu šāda līguma pusi tieši vai netieši ir a) apakšpunktā uzskaitītās tiesības vai pilnvaras;
 - (c) uzņēmumi, kuros b) apakšpunktā minētajam uzņēmumam tieši vai netieši ir a) apakšpunktā uzskaitītās tiesības vai pilnvaras;
 - (d) uzņēmumi, kuros vai nu kādai šāda līguma pusei kopā ar vienu vai vairākiem a), b) vai c) apakšpunktā minētajiem uzņēmumiem, vai diviem vai vairākiem a), b) vai c) apakšpunktā minētajiem uzņēmumiem ir a) apakšpunktā uzskaitītās tiesības un pilnvaras;
 - (e) uzņēmumi, kuros a) apakšpunktā minētās tiesības vai pilnvaras kopīgi ir
 - i) šāda līguma pusēm vai to attiecīgajiem saistītajiem uzņēmumiem, kas minēti a) līdz d) apakšpunktā, vai
 - ii) vienai vai vairākām šāda līguma pusēm vai vienam vai vairākiem to attiecīgajiem saistītajiem uzņēmumiem, kas minēti a) līdz d) apakšpunktā.

4. pants

Īpatnējo emisiju mērķi

Kalendārajā gadā, kas sākas 2012. gada 1. janvārī, un nākamajos kalendārajos gados visi pasažieru automobiļu ražotāji nodrošina, ka vidējās īpatnējās CO₂ emisijas nepārsniedz

īpatnējo emisiju mērķi, kas noteikts atbilstīgi I pielikumam vai, ja saskaņā ar 9. pantu ražotājam piešķir atkāpi, atbilstīgi minētajai atkāpei.

5. pants

Apvienošanās grupā

1. Ražotāji, kam saskaņā ar 9. punktu nav piešķirta atkāpe, var apvienoties grupā, lai izpildītu 4. pantā minētās saistības.
2. Vienošanās apvienoties grupā var būt par vienu vai vairākiem kalendārajiem gadiem, ja katras vienošanās kopējais termiņš nepārsniedz piecus kalendāros gadus, un vienošanās jānoslēdz pirms 31. decembra vai tieši 31. decembrī pirmajā kalendārajā gadā, kurā summēs emisijas. Ražotāji, kas apvienojas grupā, iesniedz Komisijai informāciju,
 - (a) norādot ražotājus, kurus iekļaus grupā,
 - (b) norādot vienu no ražotājiem, kas iecelts par grupas vadītāju, būs grupas kontaktpersona un atbildēs par to pārsniegto emisiju maksu samaksāšanu, kuras saskaņā ar 7. pantu noteiktas grupai, un
 - (c) iekļaujot pierādījumu, ka grupas vadītājs varēs izpildīt b) apakšpunktā minētos pienākumus.
3. Ja izvirzītais grupas vadītājs neatbilst 2. punkta c) apakšpunktā minētajām prasībām, Komisija paziņo par to ražotājiem.
4. Grupā iekļautie ražotāji kopīgi informē Komisiju par grupas vadītāja vai tā finanšu stāvokļa maiņu, ciktāl tas ietekmē tā spēju izpildīt 2. punkta c) apakšpunktā minētās prasības, par izmaiņām grupas sastāvā vai grupas likvidēšanu.
5. Ražotāji var vienoties par apvienošanos grupā, ja to vienošanās atbilst Līguma 81. un 82. pantam un ja tie ar komerciāli pamatotiem nosacījumiem atklāti, pārredzami un bez diskriminācijas ļauj grupā darboties visiem ražotājiem, kas vēlas kļūt par grupas dalībniekiem. Neierobežojot ES konkurences noteikumu vispārēju piemērošanu šādām grupām, visi grupas dalībnieki jo īpaši nodrošina, ka saistībā ar to vienošanos par apvienošanos grupā nedrīkst notikt ne datu kopīga izmantošana, ne apmaiņa ar informāciju, izņemot šādu:
 - i) vidējās īpatnējās CO₂ emisijas,
 - ii) īpatnējo emisiju mērķis,
 - iii) kopējais reģistrēto automobiļu skaits.
6. Šā panta 5. punktu nepiemēro, ja visi grupas ražotāji ir saistīti uzņēmumi.
7. Ja nav 3. punktā minētā paziņojuma, ražotāju grupu, par ko Komisijai ir iesniegta informācija, šajā regulā uzskata par vienu ražotāju.

6. pants

Vidējo emisiju monitorings un ziņošana par tām

1. Saskaņā ar II pielikuma A daļu par gadu, kas sākas 2010. gada 1. janvārī, un katru nākamo gadu, dalībvalsts fiksē informāciju par katru jaunu pasažieru automobili, kas reģistrēts tās teritorijā.
2. Līdz 2011. gada 28. februārim un katru nākamo gadu dalībvalsts nosaka un nosūta Komisijai II pielikuma B daļā minēto informāciju par iepriekšējo kalendāro gadu. Datus nosūta II pielikuma C daļā noteiktajā formātā.
3. Pēc Komisijas pieprasījuma dalībvalsts nosūta arī visus atbilstīgi 1. punktam savāktos datus.
4. Komisijai centralizēti fiksē dalībvalstu paziņotos datus, uz ko attiecas šis pants, un līdz 2011. gada 30. jūnijam un katru nākamo gadu katram ražotājam provizoriski aprēķina:
 - (a) vidējās īpatnējās CO₂ emisijas iepriekšējā kalendārajā gadā Kopienā,
 - (b) īpatnējo emisiju mērķi iepriekšējā kalendārajā gadā un
 - (c) starpību starp ražotāja vidējām īpatnējām CO₂ emisijām iepriekšējā kalendārajā gadā un tā īpatnējo emisiju mērķi minētajā gadā.

Komisija katram ražotājam paziņo provizorisko aprēķinu par attiecīgo ražotāju. Paziņojums ietver datus par katru dalībvalsti par jauno reģistrēto pasažieru automobiļu skaitu un to īpatnējām CO₂ emisijām.

Centralizētais reģistrs ir publiski pieejams.

5. Ražotājs 2 mēnešu laikā pēc 4. punktā minētā provizoriskā aprēķina saņemšanas var paziņot Komisijai par kļūdām datus, norādot dalībvalsti, kurā, pēc ražotāja domām, radusies kļūda.

Komisija izskata visus ražotāju ziņojumus un līdz 30. septembrim vai nu apstiprina, vai groza provizoriskos aprēķinus, kas minēti 4. punktā.

6. Ja pēc tam, kad izdarīts 5. pantā minētais aprēķins par 2010. vai 2011. gadu, Komisijai šķiet, ka ražotāja vidējās CO₂ īpatnējās emisijas minētajā gadā pārsniedz tā īpatnējo emisiju mērķi minētajām gadam, Komisija to paziņo ražotājam.
7. Dalībvalstis izraugās kompetentu iestādi monitoringa datu vākšanai un paziņošanai saskaņā ar šo regulu, un ne vēlāk kā 6 mēnešus pēc šīs regulas stāšanās spēkā informē par to Komisiju.
8. Komisija var pieņemt sīki izstrādātus noteikumus par monitoringu un datu paziņošanu saskaņā ar šo pantu un par II pielikuma piemērošanu atbilstīgi 12. panta 2. punktā minētajai procedūrai.

Komisija, ņemot vērā pieredzi, kas gūta piemērojot šo regulu, var grozīt II pielikumu. Minētos pasākumus, kas paredzēti šīs regulas nebūtisku elementu

grozīšanai, pieņem saskaņā ar regulatīvo kontroles procedūru, kas minēta 12. panta 3. punktā.

7. pants

Maksa par pārsniegtajām emisijām

1. Sākot ar 2012. gadu, katru kalendāro gadu Komisija nosaka maksu par pārsniegtajām emisijām ražotājam vai grupas gadījumā — grupas vadītājam, ja ražotāja vidējās īpatnējās CO₂ emisijas pārsniedz tā īpatnējo emisiju mērķi attiecīgajā gadā.
2. Maksu par pārsniegtajām emisijām, kas minēta 1. punktā, aprēķina pēc šādas formulas:

Pārsniegtās emisijas x jaunu pasažieru automobiļu skaits x maksa par pārsniegtajām emisijām, kas noteikta 3. punktā,

kur

„pārsniegtās emisijas” ir gramī uz kilometru, kas pozitīvs skaitlis, par kuru ražotāja vidējās īpatnējās emisijas pārsniedza tā īpatnējo emisiju mērķi kalendārajā gadā un kurš noapaļots līdz tuvākajām trim zīmēm aiz komata, un

„jaunu pasažieru automobiļu skaits” ir jaunu pasažieru automobiļu skaits, kam tas ir ražotājs un kas minētajā gadā ir reģistrēti.

3. Maksa par pārsniegtajām emisijām ir šāda:
 - (a) par emisijām, kas pārsniegtas 2012. kalendārajā gadā — 20 euro,
 - (b) par emisijām, kas pārsniegtas 2013. kalendārajā gadā — 35 euro,
 - (c) par emisijām, kas pārsniegtas 2014. kalendārajā gadā — 60 euro un
 - (d) par emisijām, kas pārsniegtas 2015. kalendārajā gadā un nākamajos gados — 95 euro.
4. Komisija nosaka metodes 1. punktā minēto emisiju pārsniegšanas maksu iekasēšanai.

Minētos pasākumus, kas paredzēti šīs regulas nebūtisku elementu grozīšanai, papildinot to, pieņem saskaņā ar regulatīvo kontroles procedūru, kas minēta 12. panta 3. punktā.
5. Maksas par pārsniegtajām emisijām uzskata par Eiropas Savienības budžeta ieņēmumiem.

8. pants

Informācijas publicēšana par ražotājiem

1. Līdz 2011. gada 31. oktobrim un katru nākamo gadu Komisija publicē sarakstu, kurā par katru ražotāju norāda:

- (a) īpatnējo emisiju mērķi iepriekšējā kalendārajā gadā;
 - (b) vidējās īpatnējās CO₂ emisijas iepriekšējā kalendārajā gadā;
 - (c) iepriekšējā kalendārā gada vidējo īpatnējo CO₂ emisiju un attiecīgā gada īpatnējo emisiju mērķa starpību; un
 - (d) vidējās īpatnējās CO₂ emisijas visiem jaunajiem pasažieru automobiļiem Kopienā iepriekšējā kalendārajā gadā.
2. No 2013. gada 31. oktobra sarakstā, ko publicē saskaņā ar 1. punktu, norāda arī, vai ražotājs izpildījis 4. panta prasības iepriekšējam kalendārajam gadam.

9. pants

Īpaša atkāpe neatkarīgiem mazu sēriju ražotājiem

1. Pieteikumu atkāpei no īpatnējo emisiju mērķa, kas aprēķināts saskaņā ar I pielikumu, var iesniegt ražotājs, kas
 - (a) atbildīgs par mazāk nekā 10 000 jauniem pasažieru automobiļiem, ko katru kalendāro gadu reģistrē Kopienā, un
 - (b) nav saistīts ar citu ražotāju.
2. Pieteikties 1. punktā minētajai atkāpei var ne vairāk kā par pieciem kalendārajiem gadiem. Pieteikumu iesniedz Komisijai un tajā norāda:
 - (a) ražotāja nosaukumu un kontaktpersonu,
 - (b) pierādījumus, ka izgatavotajam ir tiesības uz 1. punktā minēto atkāpi,
 - (c) informāciju par pasažieru automobiļiem, ko tas ražo, arī par šo pasažieru automobiļu masu un īpatnējām CO₂ emisijām, un
 - (d) īpatnējo emisiju mērķi, kas atbilst tā emisiju mazināšanas iespējām, tostarp tā tehniskajām iespējām mazināt īpatnējās CO₂ emisijas.
3. Komisija piešķir ražotājam īpašo atkāpi, ja uzskata, ka ražotājam ir tiesības uz 1. punktā minēto atkāpi, un atzīst, ka ražotāja ierosinātais īpatnējo CO₂ emisiju mazināšanas mērķis atbilst tā emisiju mazināšanas iespējām, tostarp tā tehniskajām iespējām mazināt īpatnējās CO₂ emisijas. Atkāpi piemēro no tā gada 1. janvāra, kurš seko pieteikuma iesniegšanas gadam.
4. Ražotājs, kam saskaņā ar šo pantu ir tiesības uz atkāpi, nekavējoties paziņo Komisijai visas izmaiņas, kas ietekmē vai var ietekmēt viņa tiesības uz atkāpi.
5. Ja Komisija pēc 4. punktā minētā paziņojuma saņemšanas vai kāda cita iemesla dēļ uzskata, ka ražotājam vairs nav tiesību izmantot atkāpi, tā no nākamā kalendārā gada 1. janvāra atceļ atkāpi un paziņo par to ražotājam.
6. Ja Komisija uzskata, ka ražotājs neīsteno pieteikumā izklāstīto mazināšanas programmu, Komisija var atcelt atkāpi.

7. Komisija var pieņemt sīki izstrādātus 1. līdz 6. punkta īstenošanas noteikumus, tostarp noteikumus par to kritēriju interpretāciju, pēc kuriem nosaka tiesības izmantot atkāpi, par pieteikumu saturu un par īpatnējo CO₂ emisiju mazināšanas programmu saturu un novērtēšanu.

Minētos pasākumus, kas paredzēti šīs regulas nebūtisku elementu grozīšanai, papildinot to, pieņem saskaņā ar regulatīvo kontroles procedūru, kas minēta 12. panta 3. punktā.

10. pants

Pārskatīšana un ziņojums

1. Komisija 2010. gadā iesniedz ziņojumu Eiropas Parlamentam un Padomei, kurā sniedz pārskatu par sasniegto, īstenojot Kopienas integrēto pieeju CO₂ emisiju mazināšanai no vieglajiem automobiļiem.
2. Pamatojoties uz datiem, kas paziņoti atbilstīgi Lēmumam 1753/2000/EK, Komisija 2010. gadā novērtē, vai jaunu pasažieru automobiļu masa no 2006. līdz 2009. gadam ir mainījusies vairāk vai mazāk par 0.

Ja jaunu pasažieru automobiļu masa ir mainījusies, groza I pielikumā norādīto skaitli, kas atbilst autonomajam masas palielinājumam, lai tas atspoguļotu vidējās ikgadējās masas izmaiņas no 2006. līdz 2009. gadam.

Šāds grozījums, kas paredzēts šīs regulas nebūtisku elementu grozīšanai, pieņem saskaņā ar regulatīvo kontroles procedūru, kas minēta 12. panta 3. punktā.

3. Komisija, pārskata tehnikas attīstību, lai atbilstīgi grozītu Regulu (EK) Nr. 715/2007 par tipa apstiprinājumu mehāniskiem transportlīdzekļiem.

11. pants

Patērētāju informēšana

No 2010. gada 1. janvāra ražotāji nodrošina, ka Direktīvas 1999/94/EK 3., 5. un 6. pantā minēto veidu etiķetēs, plakātos vai reklāmas publikācijās un materiālos ir norādīts, cik lielā mērā īpatnējās CO₂ emisijas no pasažieru automobiļiem, ko piedāvā pārdošanā, atšķiras no I pielikumā šim pasažieru automobilim noteiktā īpatnējās emisijas mērķa.

12. pants

Komiteja

1. Komisijai palīdz Komiteja, kas izveidota ar Lēmuma 93/389/EEK 8. pantu.
2. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Lēmuma 1999/468/EK 5. un 7. pantu, ņemot vērā tā 8. pantu.

Lēmuma 1999/468/EK 5. panta 6. punktā minētais termiņš ir trīs mēneši.

3. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Lēmuma 1999/468/EK 5.a panta 1. līdz 4. punktu un 7. pantu, ņemot vērā tā 8. panta noteikumus.

13. pants

Kopienas finansējums

Šīs regulas īstenošana Kopienas mērogā jāatbalsta ar pašreizējo Finanšu instrumentu videi (LIFE+) atbilstīgi noteikumiem un nosacījumiem, ko piemēro, īstenojot Regulu (EK) Nr. 614/2007 par finanšu instrumentu videi (LIFE+).

14. pants

Atcelšana

No 2010. gada 1. janvāra atceļ Lēmumu 1753/2000/EK.

Tomēr minētā lēmuma 4., 9., un 10. pants paliek spēkā, līdz Komisija iesniedz Eiropas Parlamentam ziņojumu ar monitoringa datiem par 2009. kalendāro gadu.

15. pants

Stāšanās spēkā

Šī regula stājas spēkā trešajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Briselē, [...]

*Eiropas Parlamenta vārdā —
Priekšsēdētājs
[...]*

*Padomes vārdā —
priekšsēdētājs
[...]*

PIELIKUMS I
ĪPATNĒJO CO₂ EMISIJU MĒRĶI

1. Jaunam pasažieru automobilim atļautās īpatnējas CO₂ emisijas, ko mēra gramos uz kilometru, nosaka pēc šādas formulas:

$$\text{Atļautās īpatnējas CO}_2 \text{ emisijas} = 130 + a \times (M - M_0),$$

kur

M = automobiļa masa kilogramos (kg)

$$M_0 = 1289.0 \times f$$

$$f = (1 + AMI)^6$$

Autonomais masas palielinājums (AMI) = 0 %

$$a = 0.0457$$

2. Ražotāja īpatnējo emisiju mērķi kalendārajam gadam aprēķina kā visu to jauno pasažieru automobiļu vidējās atļautās īpatnējās emisijās, kam minētajā kalendārajā gadā tas ir ražotājs.

II PIELIKUMS

EMISIJU MONITORINGS UN ZIŅOŠANA PAR TĀM

A DAĻA. Datu vākšana par jauniem pasažieru automobiļiem un CO₂ monitoringa informācijas noteikšana

1. Par gadu, kas sākas 2010. gada 1. janvārī, un katru nākamo gadu dalībvalsts fiksē šādu informāciju par katru jaunu pasažieru automobili, kurš reģistrēts tās teritorijā:
 - (a) ražotājs,
 - (b) tips, modelis un versija,
 - (c) īpatnējās CO₂ emisijas (g/km),
 - (d) masa (kg),
 - (e) garenbāze (mm) un
 - (f) attālums starp riteņiem (mm).
2. Informācija, kas minēta 1. punktā, jāizraksta no minētā pasažieru automobiļa atbilstības sertifikāta. Ja atbilstības sertifikātā norādīta gan minimālā, gan maksimālā pasažieru automobiļa masa, dalībvalstis šīs regulas mērķiem izmanto tikai skaitli, kas atbilst maksimālajai masai.
3. Par gadu, kas sākas 2010. gada 1. janvārī, un katru nākamo gadu dalībvalstis atbilstīgi B daļā izklāstītajām metodēm par katru ražotāju nosaka:
 - (a) tās teritorijā reģistrēto jauno pasažieru automobiļu kopējo skaitu;
 - (b) vidējās īpatnējās CO₂ emisijas, kā norādīts šā pielikuma B daļas 7. punktā;
 - (c) vidējo masu, kā norādīts šā pielikuma B daļas 8. punktā;
 - (d) par jauna automobiļa katra tipa katra modeļa katru versiju:
 - i) tās teritorijā reģistrēto jauno pasažieru automobiļu kopējo skaitu, kā norādīts šā pielikuma B daļas 7. punktā,
 - ii) īpatnējās CO₂ emisijas,
 - iii) masu,
 - iv) automobiļa balstvirsmu, kā norādīts šā pielikuma B daļas 9. punktā.

B DAĻA. Jaunu pasažieru automobiļu CO₂ emisiju monitoringa informācijas noteikšanas metodes

1. Monitoringa informāciju, kas dalībvalstīm jānosaka atbilstīgi A daļas 3. punktam, nosaka saskaņā ar šajā daļā izklāstīto metodiku.

Jaunu reģistrēto pasažieru automobiļu skaits (N)

2. Dalībvalstis attiecīgajā monitoringa gadā nosaka tās teritorijā reģistrēto jauno pasažieru automobiļu skaitu N .

Vidējās īpatnējās jaunu pasažieru automobiļu CO₂ emisijas (S_{ave})

3. Visu monitoringa gadā dalībvalsts teritorijā pirmo reizi reģistrēto jauno pasažieru automobiļu vidējās īpatnējās CO₂ emisijas (S_{ave}) aprēķina, dalot visu jauno pasažieru automobiļu īpatnējo CO₂ emisiju summu (S) ar jauno pasažieru automobiļu skaitu (N).

$$S_{ave} = (1 / N) \times \Sigma S$$

Jaunu pasažieru automobiļu vidējā masa

Visu monitoringa gadā dalībvalsts teritorijā reģistrēto jauno pasažieru automobiļu vidējo masu (M_{ave}) aprēķina, dalot visu jauno pasažieru automobiļu masas summu (M) ar jauno pasažieru automobiļu skaitu (N).

$$M_{ave} = (1 / N) \times \Sigma M$$

Jaunu pasažieru automobiļu sadalījums pēc modeļiem

4. Attiecībā uz jauna automobiļa katra tipa katra modeļa katru versiju fiksē pirmo reizi reģistrēto jauno pasažieru automobiļu skaitu, īpatnējās CO₂ emisijas un automobiļa balstvirsmu.

Balstvirsmu

Automobiļa balstvirsmu aprēķina, reizinot automobiļa garenbāzi ar attālumu starp riteņiem.

C DAĻA. Datu nosūtīšanas formāts

1. Katru gadu dalībvalstis paziņo A daļas 3. punktā minētos datus par katru ražotāju šādā formātā.

– *Datu kopsavilkums:*

Gads:			
Ražotājs	Jaunu reģistrēto pasažieru automobiļu kopējais skaits	Vidējās īpatnējās CO ₂ emisijas (g/km)	Vidējā masa (kg) Vidējā balstvirsmas (m ²)
(1. ražotājs)	...	...	
(2. ražotājs)	...	...	
...	...	...	
Visi ražotāji kopā	...	...	

– *Sīkāki dati ražotāja līmenī:*

Gads	Ražotājs	Automobiļa tips	Modelis	Versija	Marka	Tirdzniecības nosaukums	Pavisam reģistrēts pirmoreizi	Īpatnējās CO ₂ emisijas (g/km)	Masa (kg)	Balstvirsmas (m ²)
1. gads	(1. ražotāja nosaukums)	(1. tipa nosaukums)	(1. modeļa nosaukums)	(1. versijas nosaukums)	...	...	...	...	...	...
1. gads	(1. ražotāja nosaukums)	(1. tipa nosaukums)	(1. modeļa nosaukums)	(2. versijas nosaukums)	...	...	...	...	...	...
1. gads	(1. ražotāja nosaukums)	(1. tipa nosaukums)	(2. modeļa nosaukums)	(1. versijas nosaukums)	...	...	...	...	...	...
1. gads	(1. ražotāja nosaukums)	(1. tipa nosaukums)	(2. modeļa nosaukums)	(2. versijas nosaukums)	...	...	...	...	...	...
1. gads	(1. ražotāja nosaukums)	(2. tipa nosaukums)	(1. modeļa nosaukums)	(1. versijas nosaukums)	...	...	...	...	...	...
1. gads	(1. ražotāja nosaukums)	(2. tipa nosaukums)	(1. modeļa nosaukums)	(2. versijas nosaukums)	...	...	...	...	...	...
1. gads	(1. ražotāja nosaukums)	(2. tipa nosaukums)	(2. modeļa nosaukums)	(1. versijas nosaukums)	...	...	...	...	...	...
1. gads	(1. ražotāja nosaukums)	(2. tipa nosaukums)	(2. modeļa nosaukums)	(2. versijas nosaukums)	...	...	...	...	...	...

			s)	s)						
1. gads	(1. ražotāja nosaukums)	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1. gads	(1. ražotāja nosaukums)			...	...	...	...	...	...	...
1. gads	(1. ražotāja nosaukums)		...	...	...	...	...	...	...	...
1. gads	(1. ražotāja nosaukums)			...	...	...	...	...	...	...
1. gads	(1. ražotāja nosaukums)	...	...	...	...	...	...	...	...	...

TIESĪBU AKTA FINANŠU PĀRSKATS

1. PRIEKŠLIKUMA NOSAUKUMS

Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai par to, kā mazināt CO₂ emisijas no pasažieru automobiļiem

2. *ABM/ABB* (BUDŽETA LĪDZEKĻU VADĪBA VAI SADALE PA DARBĪBAS JOMĀM)

Attiecīgā politikas joma un saistītās darbības:

0703 – Vides politikas īstenošana

3. BUDŽETA POZĪCIJAS

3.1. Budžeta pozīcijas (darbības pozīcijas un atbilstīgās tehniskā un administratīvā atbalsta pozīcijas (*ex BA* pozīcijas)), norādot nosaukumu

07 01 04 01: *LIFE+* (Finanšu instruments videi, 2007.–2013. gads) — Administratīvās pārvaldības izdevumi – 2. pozīcija

07 03 07: *LIFE+* (Finanšu instruments videi, 2007.–2013. gads) – 2. pozīcija

3.2. Darbības un finansiālās ietekmes ilgums

Gaidāms, ka darbība (Eiropas Parlamenta un Padomes Regula par to, kā mazināt CO₂ emisijas no pasažieru automobiļiem) stāsies spēkā 2010. gadā. 2007.–2013. gada darbības izdevumus segs ar finanšu instrumentu *LIFE+*.

3.3. Budžeta informācija

Budžeta pozīcija	Izdevumu veids		Jauns	EBTA iemaksa	Pieteikuma iesniedzēju valstu iemaksas	Finanšu plāna pozīcija
07 01 04 01	Fakult.	Nedif. ²¹	NĒ	NĒ	JĀ	Nr. 2
07 03 07	Fakult.	Dif./	NĒ	NĒ	JĀ	Nr. 2

²¹ Nediferencētās apropriācijas (turpmāk tekstā — nedif.).

4. RESURSU KOPSAVILKUMS

4.1. Finanšu resursi

4.1.1. Saistību apropriāciju (SA) un maksājumu apropriāciju (MA) kopsavilkums

miljonos EUR (3 zīmes aiz komata)

Izdevumu veids	Iedaļa Nr.		2010	2011	2012	2013	2014	2015. un turpmākie gadi	Kopā
----------------	------------	--	------	------	------	------	------	-------------------------	------

Darbības izdevumi²²

Saistību apropriācijas (SA)	8.1.	a	0,400	0,200	0,200	0,300	0,300	0,300	1,700
Maksājumu apropriācijas (MA)		b	0,240	0,200	0,240	0,260	0,280	0,480	1,700

Pamatsummā ietvertie administratīvie izdevumi²³

Tehniskais un administratīvais atbalsts (nedif.)	8.2.4.	c	-	-	-	-	-	-	-
--	--------	---	---	---	---	---	---	---	---

PAMATSUMMAS KOPAPJOMS

Saistību apropriācijas		a+c	0,400	0,200	0,200	0,300	0,300	0,300	1,700
Maksājumu apropriācijas		b+c	0,240	0,200	0,240	0,260	0,280	0,480	1,700

Pamatsummā neietvertie administratīvie izdevumi²⁴

Cilvēkresursu izmaksas un saistītie izdevumi (nedif.)	8.2.5.	d	0,351	0,351	0,351	0,585	0,585	0,585	2,808
Pamatsummā neietvertās administratīvās izmaksas, izņemot cilvēkresursu izmaksas un saistītos izdevumus (nedif.)	8.2.6.	e	0,125	0,095	0,065	0,068	0,068	0,068	0,489

Kopējās orientējošās izmaksas

KOPĀ — SA, ieskaitot cilvēkresursu izmaksas		a+c+d+e	0,876	0,646	0,616	0,953	0,953	0,953	4,997
KOPĀ — MA, ieskaitot cilvēkresursu izmaksas		b+c+d+e	0,716	0,646	0,656	0,913	0,933	1,133	4,997

²² Izdevumi, kas nav ietverti attiecīgās xx sadaļas xx 01. nodaļā.

²³ Izdevumi, kas ietverti xx sadaļas xx 01 04. pantā.

²⁴ Izdevumi, kas ietverti xx 01. nodaļā, izņemot xx 01 04. vai xx 01 05. pantu.

Ziņas par līdzfinansējumu

Ja priekšlikumā paredzēts dalībvalstu vai cits līdzfinansējums (norādīt finansētāju), līdzfinansējuma apjoms jānorāda šajā tabulā (ja finansētāji ir vairāki, var pievienot papildu rindas).

miljonos EUR (3 zīmes aiz komata)

Līdzfinansētājs		Gads n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 un turpmākie gadi	Kopā
.....	f							
KOPĀ – SA, ieskaitot līdzfinansējumu	a+c +d+ e+f							

4.1.2. Saderība ar finanšu plānojumu

- ☒ Priekšlikums ir saderīgs ar pašreizējo finanšu plānojumu līdz 2013. gadam.
- ☐ Pieņemot priekšlikumu, jāpārplāno attiecīgā pozīcija finanšu plānā.
- ☐ Pieņemot priekšlikumu, var būt jāpiemēro Iestāžu nolīguma noteikumi²⁵ (par elastības fondu vai finanšu plāna pārskatīšanu).

4.1.3. Finansiālā ietekme uz ieņēmumiem

- ☒ Priekšlikums finansiāli neietekmē ieņēmumus
- ☐ Priekšlikumam ir finansiāla ietekme uz ieņēmumiem, un tā ir šāda:

miljonos EUR (viena zīme aiz komata)

		Pirms darbības [Gads n-1]	Pēc darbības					
Budžeta pozīcija	Ieņēmumi		[Gads n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] 26
	a) nominālie ieņēmumi							
	b) ieņēmumu izmaiņas	Δ						

Regula ir sagatavota tā, lai nodrošinātu, ka visi ražotāji to maksimāli ievēro, tāpēc nav gaidāms, ka tiks gūti ieņēmumi no 7. pantā paredzētajām maksām par pārsniegtajām emisijām. Tomēr, ja, īstenojot minētā panta noteikumus, ieņēmumi tiek gūti, tos iekļauj ES

²⁵ Skatīt Iestāžu nolīguma 19. un 24. punktu.

²⁶ Vajadzības gadījumā (ja darbības ilgums pārsniedz 6 gadus) pievienot papildu slejas.

vispārējā budžetā. Priekšlikumam pievienotais ietekmes novērtējums paredz, ka neatbilstības gadījumā var būt maksājamas vairākas kopējās maksas par pārsniegtajām emisijām.

4.2. Cilvēkresursi, izteikti ar pilna laika ekvivalentu, *FTE* (arī ierēdņi, pagaidu darbinieki un ārštata darbinieki) — sīkāk skatīt 8.2.1. punktā

Gada vajadzības	2010	2011	2012	2013	2014	2015. un turpmākie gadi
Kopā — cilvēkresursi	3	3	3	5	5	5

5. RAKSTUROJUMS UN MĒRĶI

5.1. Īstermiņa vai ilgtermiņa vajadzības

Regulas vispārējais mērķis ir līdz 2012. gadam samazināt vidējās emisijas no visiem jaunajiem automobiļiem līdz 130 g CO₂/km. Tā ir daļa no integrētās pieejas, un to papildinās pasākumi, ar ko panāks samazinājumu vēl par 10 g CO₂/km, lai sasniegtu Kopienas mērķi — 120 g CO₂/km —, kā paredzēts Komisijas 2007. gada 7. februāra Paziņojumā par pārskatīto CO₂ un automobiļu stratēģiju (COM (COM(2007) 19).

5.2. Pievienotā vērtība, ko rada Kopienas iesaistīšanās, priekšlikuma saskanība ar citiem finanšu instrumentiem un iespējamā sinerģija

Kopienai ir ilgā laika īstenojams mērķis mazināt vidējās CO₂ emisijas no jauniem automobiļiem Kopienā, un Padome un Eiropas Parlaments ir aicinājis Komisiju iesniegt tiesību akta priekšlikumu par šo jautājumu. Priekšlikuma mērķi dalībvalstis nevar pienācīgi sasniegt, jo ir jāizvairās no šķēršļiem vienotajam tirgum, klimata pārmaiņu ietekme sniedzas pāri robežām un pašlaik vidējās īpatnējās CO₂ emisijas, ko valstis noteikušas jauniem pasažieru automobiļiem, ievērojami atšķiras. Turklāt, pieņemot Kopienas līmeņa mērķus par CO₂ emisijām no automobiļiem, ražotājiem, ciktāl tas skar noteikto CO₂ samazinājumu īstenošanu attiecībā uz visiem jaunajiem automobiļiem Kopienā, tiek nodrošināts lielāks elastīgums nekā tad, ja būtu īpašas stratēģijas īpašiem valsts samazinājumu mērķiem.

5.3. Priekšlikuma mērķi, gaidāmie rezultāti un atbilstīgie *ABM* rādītāji

Priekšlikumā risināti šādi vispārīgi politikas mērķi.

- Nodrošināt augstu vides aizsardzības līmeni Eiropas Savienībā un tiekties sasniegt ES Kioto mērķus.
- Uzlabot energoapgādes drošību Eiropas Savienībā.

- Veicināt Eiropas automobiļu rūpniecības konkurētspēju un sekmēt pētniecību efektīva degvielas izmantojuma tehnoloģiju jomā.

Priekšlikuma īpašais mērķis ir mazināt klimata pārmaiņu ietekmi un panākt efektīvāku degvielas izmantojumu pasažieru automobiļos, sasniedzot vidējo emisijas vērtību 130 g CO₂/km jauniem pārdošanā laistiem automobiļiem. Šī vidējā emisijas vērtība būs rādītājs, pēc kura vadīsies, īstenojot priekšlikumu.

5.4. Īstenošanas metode (orientējoši)

☒ ***Pārvalda centralizēti***

- ☒ Pārvaldību īsteno tieši, to veic Komisija
- ☐ Pārvaldību īsteno netieši, atbildību deleģējot
 - ☐ izpildaģentūrām
 - ☐ Kopienų izveidotām iestādēm Finanšu regulas 185. panta nozīmē
 - ☐ dalībvalstu publiskā sektora iestādēm vai tām struktūrām, kuras pilda publisko pasūtījumu

☐ ***Pārvalda dalīti vai decentralizēti***

- ☐ kopā ar dalībvalstīm
- ☐ kopā ar trešām valstīm

☐ ***Pārvalda kopā ar starptautiskām organizācijām (precizēt)***

Piezīmes:

6. MONITORINGS UN NOVĒRTĒŠANA

6.1. Monitoringa sistēma

Priekšlikums sagatavots, pamatojoties uz jau esošo monitoringa shēmu, ko izveidoja agrāk, lai sekotu CO₂ un automobiļu stratēģijas īstenošanai. Tās pamatā ir dalībvalstu Komisijai paziņotie dati par jaunu automobiļu reģistrāciju un to tehniskajiem rādītājiem, tostarp īpatnējām CO₂ emisijām.

Līgumos, ko Komisija parakstījusi, lai īstenotu regulu, paredzēta uzraudzība un finanšu kontrole, kuru veic Komisija (vai tās pilnvarots pārstāvis), un revīzijas, ko veic Revīzijas palāta, ja vajadzīgs, arī uz vietas.

6.2. Novērtēšana

6.2.1. Provizorisks novērtējums

Sk. Ietekmes novērtējumu, kas pievienots šim priekšlikumam kā Komisijas darba dokuments. Visu ierosināto pasākumu ietekme novērtēta ekonomiskā, sociālā un ekoloģiskā ziņā.

6.2.2. Pasākumi, kas veikti pēc starpposma novērtējuma vai retrospektīvā novērtējuma (ņemot vērā līdzšinējo pieredzi)

6.2.3. Turpmākās vērtēšanas noteikumi un periodiskums

Pasākumu pārskatīs saskaņā ar 10. pantu.

7. KRĀPŠANAS APKAROŠANAS PASĀKUMI

Pilnībā piemēro iekšējās kontroles standartus Nr. 14., 15., 16., 18., 19., 20., 21., kā arī principus, kas noteikti ar Padomes Regulu (EK, *Euratom*) Nr. 1605/2002 par Finanšu regulu, ko piemēro Eiropas Kopienu vispārējam budžetam.

Komisija nodrošina, ka saskaņā ar šo priekšlikumu finansēto darbību īstenošanas laikā Kopienas finansiālās intereses aizsargā ar preventīviem pasākumiem pret krāpšanu, korupciju un citām prettiesiskām darbībām, ar efektīvām pārbaudēm un ar nepamatoti samaksāto summu atgūšanu, un — ja atklāj pārkāpumus — ar efektīviem, proporcionāliem un preventīviem sodiem, un to piemēro saskaņā ar Padomes Regulām (EK, *Euratom*) Nr. 2988/95 un (EK, *Euratom*) Nr. 2185/96 un Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 1073/1999.

Lai novērstu krāpšanu, īstenojot 7. pantu, 6. pantā un ar to saistītajā II pielikumā paredzēta vienkārša monitoringa un ziņošanas sistēma. Turklāt 6. panta 8. punktā paredzēts, ka Komisija var pieņemt monitoringa un ziņošanas pamatnostādnes, kas dalībvalstīm būs jāievēro.

8. ZIŅAS PAR RESURSIEM

8.1. Priekšlikuma mērķi un to sasniegšanas izmaksas

Saistību apropriācijas miljonos EUR (3 zīmes aiz komata)

Mērķi, darbības un rezultāti	Rezultāta veids	Vidējās izmaksas	2010. gads		2011. gads		2012. gads		2013. gads		2014. gads		2015. un turpmākie gadi		KOPĀ	
			Rezultātu skaits	Kopējās izmaksas	Rezultātu skaits	Kopējās izmaksas	Rezultātu skaits	Kopējās izmaksas	Rezultātu skaits	Kopējās izmaksas	Rezultātu skaits	Kopējās izmaksas	Rezultātu skaits	Kopējās izmaksas	Rezultātu skaits	Kopējās izmaksas
DARBĪBAS MĒRĶIS Nr. 1 – ziņošanas un monitoringa sistēmas īstenošana																
Darbība Nr. 1 – datu vākšana un analīze																
jaunu pasažieru automobiļu masas izmaiņu pārskatīšana (10. pants)	Pētījums	0,20	1	0,200											1	0,20
saņemto datu vākšana un analīze – centrālais datu reģistrs	Pakalpojumu sniegšanas un IT sistēma	0,20	1	0,200	1	0,200	1	0,200	1	0,300	1	0,300	1	0,300	6	1,500
KOPĀ — IZMAKSAS				0,400		0,200		0,200		0,300		0,300		0,300		1,700

8.2. Administratīvie izdevumi

8.2.1. Cilvēkresursu daudzums un veidi

Amata veids		Personāls, kas iesaistāms darbības pārvaldībā, izmantojot esošos un/vai papildu resursus (amata vietu skaits/ pilna laika ekvivalents)					
		2010	2011	2012	2013	2014	2015
Ierēdņi vai pagaidu darbinieki ²⁷ (XX 01 01)	A*/AD	2	2	2	4	4	4
	B*, C*/AST	1	1	1	1	1	1
Personāls, ko finansē ²⁸ atbilstoši XX 01 02. pantam							
Pārējais personāls, ko finansē ²⁹ atbilstoši XX 01 04/05. pantam							
KOPĀ		3	3	3	5	5	5

8.2.2. No darbības izrietošie uzdevumi

Pirmajos gados (2010-2012) galvenie uzdevumi, kas izriet no darbības, būs saistīti ar monitoringa shēmas nostiprināšanu, dodot norādes dalībvalstīm un pamatojoties uz agrākām dalībvalstu monitoringa darbībām, kas paredzētas ar Lēmumu 1753/2000/EK (ko atceļ ar šo regulu). Papildus monitoringa norādēm Komisija centralizēti reģistrēs paziņotos datus, darīs zināmus automobiļu ražotājiem tos dalībvalstu paziņotos datus, kas uz tiem attiecas, darīs datus publiski pieejamus un no 2011. gada katru gadu publicēs gada ziņojumu. Turklāt no 2013. gada neatbilstības gadījumā būs jānodrošina maksu iekasēšana par pārsniegtajām emisijām.

8.2.3. Cilvēkresursu plānošana (štatā)

- ☐ Amata vietas, kas patlaban iedalītas programmas pārvaldības vajadzībām, jāaizstāj ar citām vai jāpagarina termiņš, uz kādu tās iedalītas
- ☐ Amata vietas iedalītas saskaņā ar gada stratēģiskās plānošanas (GSP) un provizoriskā budžeta projekta (PBP) procedūru gadam n
- ☐ Amata vietas jāpieprasa nākamajā GSP/PBP procedūras ciklā

²⁷ Atbilstīgās izmaksas NAV ietvertas pamatsummā.

²⁸ Atbilstīgās izmaksas NAV ietvertas pamatsummā.

²⁹ Atbilstīgās izmaksas ir ietvertas pamatsummā.

- ☒ Amata vietas jāiedala, pārgrupējot resursus attiecīgajā dienestā (iekšējā pārgrupēšana)
- ☐ Amata vietas nepieciešamas gadā n, bet nav iedalītas saskaņā ar GSP/PBP procedūru attiecīgajam gadam

8.2.4. Citi pamatsummā ietvertie administratīvie izdevumi (XX 01 04/05 – administratīvās pārvaldes izdevumi)

miljonos EUR (3 zīmes aiz komata)

Budžeta pozīcija (numurs un nosaukums)	2010. gads	2011. gads	2012. gads	2013. gads	2014. gads	2015. gads un turpmā kie gadi	KOPĀ
1. Tehniskais un administratīvais atbalsts (ietverot attiecīgās personāla izmaksas)							
Izpildaģentūras ³⁰							
Cita veida tehniskais un administratīvais atbalsts							
— iekšējais (<i>intra muros</i>)							
— ārējais (<i>extra muros</i>)							
Tehniskais un administratīvais atbalsts (kopā)	0	0	0	0	0	0	0

8.2.5. Cilvēkresursu izmaksas un saistītie izdevumi, kas nav ietverti pamatsummā

miljonos EUR (3 zīmes aiz komata)

Cilvēkresursu veids	2010	2011	2012	2013	2014	2015. un turpmākie gadi
Ierēdņi un pagaidu darbinieki (XX 01 01)	0,351	0,351	0,351	0,585	0,585	0,585
Personāls, ko finansē atbilstīgi XX 01 02. pantam (palīgpersonāls, valsts norīkotie eksperti, līgumpersonāls u.c.) (norādīt budžeta pozīciju)						

³⁰

Norādīt katrai izpildaģentūrai atbilstīgo tiesību akta finanšu pārskatu.

Kopā — cilvēkresursu izmaksas un saistītie izdevumi (NAV ietverti pamatsummā)	0,351	0,351	0,351	0,585	0,585	0,585
--	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

Aprēķins — *ierēdņi un pagaidu darbinieki*

Vajadzības gadījumā sk. 8.2.1. punktu.

Parastā ierēdņu vai pagaidu darbinieku alga, kas paredzēta 8.2.1. punktā, ir 0,117 miljoni EUR.

Aprēķins — *personāls, ko finansē atbilstīgi XX 01 02. pantam*

Vajadzības gadījumā sk. 8.2.1. punktu.

8.2.6. Citi administratīvie izdevumi, kas nav ietverti pamatsummā

miljonos EUR (3 zīmes aiz komata)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015. un turp māki e gadi	2010 - 2015
XX 01 02 11 01 – Komandējumi	0,005	0,005	0,005	0,008	0,008	0,008	0,039
XX 01 02 11 02 – Sanāksmes un konferences	0,060	0,030	0,030	0,030	0,030	0,030	0,210
XX 01 02 11 03 – Komitejas ³¹	0,060	0,060	0,030	0,030	0,030	0,030	0,240
XX 01 02 11 04 – Pētījumi un konsultēšanās							
XX 01 02 11 05 – Informācijas sistēmas							
2. Citi pārvaldības izdevumi (kopā) (XX 01 02 11)							
3. Citi administratīva rakstura izdevumi (precizēt, norādot budžeta pozīciju)							
Kopā — administratīvie izdevumi, izņemot cilvēkresursu izmaksas un	0,125	0,095	0,065	0,068	0,068	0,068	0,489

³¹ Precizēt komitejas veidu un grupu, pie kuras tā pieder.

saistītos izdevumus (NAV ietverti pamatsummā)							
---	--	--	--	--	--	--	--

Aprēķins — *citi administratīvie izdevumi, kas nav ietverti pamatsummā*

No 2010. līdz 2012. gadam gada izmaksas par komandējumiem ir EUR 1000 par vienu komandējumu. No 2013. gada paredzēti 8 komandējumi gadā.

Ar šo regulu izveidotās regulatīvās komitejas sanāksmes (vienības pašizmaksa: EUR 30 000 par katru sanāksmi) pirmo divu gadu laikā ir paredzētas divas reizes gadā un nākamajos gados — vienu reizi gadā.

Ekspertu sanāksmes, kas veltītas īpašiem jautājumiem par šīs regulas īstenošanu (vienības pašizmaksa: EUR 30 000 par katru sanāksmi) 2010. gadā ir paredzētas divas reizes un nākamajos gados — vienu reizi gadā.

Cilvēkresursu un administratīvo resursu vajadzības sedz ar piešķirumu, ko var dot vadošajam ĢD saskaņā ar ikgadējo resursu sadalīšanas procedūru, ievērojot budžeta ierobežojumus.